

Integrimi i qytetit të Prishtinës përmes mobilitetit si indikator - rasti i lagjes Kalabria

Elvida PALLASKA *

Abstrakt

Ky punim merret me vlerësimin e integrimit të brendshëm të qytetit të Prishtinës përmes indikatorit të mobilitetit në dy lagjet e mëdha të tij - Dardania dhe Kalabria si rast studimi.

Vlerësimi si i tillë bëhet me qëllim të matjes së shkallës së qëndrueshmërisë urbane, të funksionimit të qytetit, përmes indikatorit të lëvizshmërisë. Me këtë tentohet të arrihet në përfundimin se indikator i lëvizshmërisë reflekton planifikimin e zhvillimit racional hapësinor të qytetit, të qëndrueshmërisë urbane të tij.

Ai bëhet për të vlerësuar shkallën e lëvizshmërisë prej një lagje në tjetrën, qasjen për në qendër të qytetit dhe në pjesët e tjera të qytetit, shkallën e rrezikshmërisë, të shfrytëzimit racional të hapësirës, të nivelit të planifikimit të integruar urban.

Fjalët kyç: Qëndrueshmëria urbane, transporti i qëndrueshëm urban, transporti i integruar, planifikimi hapësinor urban, lëvizshmëria urbane, atraktiviteti i qyteteve, qytetet me ekonomi të njohurive, qytetet kreative, ndotja mjedisore urbane, hapësirat publike, zhvillimi i orientuar kah transporti, zhvillimi i orientuar kah mobiliteti.

Përmbledhje

Ky hulumtim i mbështetur nga KFOS - ¹, është bërë me qëllim të vlerësimit të gjendjes reale të integrimit të pjesës së lagjes Kalabria me atë të Dardanisë, si rast studimi në qytetin e Prishtinës. Janë identifikuar sfidat dhe mundësitë, në kuptimin se çfarë mund të bëhet në të ardhmen nga aspekti i mobilitetit si ndër indikatorët më të rëndësishëm për zhvillim të qëndrueshëm urban.

* Arch. Elvida Pallaska, MA, Ministria e Mjedisit dhe e Planifikimit Hapësinor, e-mail: elvida.pallaska@gmail.com

¹ Fondacioni Kosovar për Shoqëri të hapur,

Qytetit të Prishtinës, si qytet i ardhshëm metropolitan, i cili synon të integrohet me qytetet e tjera simotra të Ballkanit dhe të Europës, fillimisht do t'i duhej të integrohej përbrenda tij. Duhet të funksionojë si një i vetëm, i integruar, funksional dhe atraktiv për qytetarët e tij, vizitorët, investitorët potencialë etj.

Ky hulumtim është kualitativ dhe është zhvilluar në dy forma: në aspektin teorik dhe praktik, me të cilin është vërtetuar se pjesa e lagjes së Kalabrisë nuk është e integruar në qytetin e tërësishëm të Prishtinës. Rruga që ndan lagjet Kalabria dhe Dardania, si dy lagjet më sfiduese të qytetit, do të duhej të kontribuonte përkundrazi në integrimin e këtyre dy lagjeve dhe jo të bën ndarjen e tyre. Integrimi i dy lagjeve sot më të mëdha në Prishtinë, funksionalizon dhe kontribuon në qasjen e shpejtë dhe të drejtë ndaj qendrës së qytetit, si dhe ndaj pjesëve të tjera të qytetit të Prishtinës.

Në kontekstin teorik, janë bërë analizat e kornizës ligjore kosovare lidhur me lëvizshmërinë, ligjshmërinë, me funksionin e rrugëve, sigurinë në rrugë, transportin etj..

Janë analizuar dokumentet e planifikimit të nivelit lokal dhe qendror, pra të Komunës së Prishtinës dhe të Ministrisë së Infrastrukturës, sikurse janë hulumtuar dhe të dhënat statistikore nga Policia e Trafikut regional të Prishtinës.

Në kontekstin praktik, janë bërë intervistimet e banorëve të lagjes Kalabria në veçanti, për të demonstruar apo dhe matur shkallën e rrezikut të lëvizjes së tyre drejt qytetit në tërësi, përderisa janë bërë dhe disa matje të shkëlqeve ditore të ligjit mbi sigurinë në rrugë.

Konkluzion - Mund të thuhet fillimisht se situata në terren është alarmante, sa i përket sigurisë rrugore të banorëve të lagjeve, por edhe të qytetarëve që përdorin stacionin e autobusëve të Prishtinës për të hyrë ose për të dalë prej qytetit. Është alarmante me vetë faktin e të (mos) qenit prioritet për qeverinë lokale apo atë qendrore siguria e qytetarëve, por dhe me vetë aspektin e planifikimit hapësinor dhe urban të menaxhuar nga Komuna e Prishtinës, të investimeve kapitale të bëra në mënyrë jo të drejtë. Është brengosës fakti se nuk është duke u planifikuar, për një kohë më të gjatë për të krijuar dhe rritur mirëqenien e banorëve që jetojnë në dy lagjet e hulumtuara të qytetit të Prishtinës, për të rritur funksionalitetin e qytetit dhe për të arritur

integrimin e brendshëm të tij. Nuk është duke u menduar për zvogëlimin apo dhe eliminimin e frikës dhe të pasojave të aksidenteve për banorët, të cilët nuk kanë zgjidhje të tjera për t'iu qasur qytetit, përderisa vetë qyteti i Prishtinës do të vuajë pasojat e neglizhencës apo të mosnjohjes për të planifikuar në mënyrë profesionale, të thukët, analizuese, në mënyrë që të bëhen zgjidhjet më fatlume.

Rekomandimet – Planifikimi i drejtë hapësinor, në bashkëpunim të drejtpërdrejtë me faktorët e tjerë relevantë të infrastrukturës rrugore, në këtë rast të nivelit qendror apo të Ministrisë së Infrastrukturës dhe të atij lokal apo atë të komunës së Prishtinës. Gjetja e zgjidhjeve të drejta dhe afatgjate -të ndërhyrjeve infrastrukturore- për të eliminuar trafikun e motorizuar dhe për të krijuar hapësirë të gjelbër /hapur publike mes të dyja lagjeve. Ndwrhyrjet infrastrukturore për këmbwsorin dhe jo pwr veturat do të ishte jo vetëm në aspektin mjedisor i qëlluar por edhe në atë social e ekonomik.

Hyrje

Qyteti i Prishtinës, nëse mëton të jetë një qytet funksional, duhet të jetë i integruar në të gjitha pjesët e tij. Shumë studime në botë thonë se mobiliteti është njëri ndër indikatorët kryesorë të integritetit dhe të funksionimit të një qyteti: Njerëzit – Qyteti – Transporti –Mjedisi, apo siç dhe e kemi në Agjendën 21 - Mobiliteti i qëndrueshëm.

Mobiliteti i qëndrueshëm është një vizion afatgjatë i çdo komune/qyteti. Arritja e këtij vizioni do të ishte thjesht e paimagjinueshme pa objektiva të formuluara qartë dhe masa të vërtetuara për arritjen e këtyre hapave për mobilitetin dhe integrimin e një qytetit.

Komunikimi mes pjesëve të qytetit të Prishtinës duhet të jetë synim dhe detyrim i planifikuesve të tij, në dobi të mirëqenies së qytetarëve dhe të funksionimit efikas të tij si tërësi. Do të duhej që qyteti i Prishtinës të frymojë si një njësi, si një tërësi.

Kjo është shumë me rëndësi për banorët, qytetarët e çdo qyteti, banorët e çdo pjese të qytetit, nxënësin, studentin, pensionistin, biznesmenin, kalimtarin e rastit, vizitorin...etj,. Kjo është me shumë

rëndësi për atraktivitetin e qytetit, një kusht i domosdoshëm për një zhvillim të qëndrueshëm të qytetit.

Prishtina me pjesët e saj urbane është duke u zgjeruar, zhvilluar me një tempo të shpejtë, e cila shumë shpesh ngërthen me vete shumë probleme, të cilat nuk mund të neglizhohen dhe të cilat përditë janë sfiduese.

Me këtë hulumtim - rast studimi i lagjes Kalabria karshi integritimit në qytetin e Prishtinës, përmes mobilitetit si indikator, ku tentohet identifikimi i problemeve dhe mundësive për një komunikim dhe integrim të kësaj lagjeje të Prishtinës me pjesët e tjera të qytetit, fillimisht të lagjes Dardania, Lakrishte, Ulpiana, të Qendrës Universitare, të lagjeve qendrore të qytetit.

Vizitorët që vijnë në Prishtinë përmes stacionit të autobusëve si nje kryesore e lëvizjes së tyre, sfidohen nga kalimi i rrugës, mungesa e transportit publik. I këtillë, qyteti i Prishtinës nuk është atraktiv. Janë të detyruar të përdorin transport individual si zgjidhje të vetme.

Studentëve që vijnë në Prishtinë, si një qytet universitar që është, përmes Stacionit të Autobusëve, u duhet po ashtu të rrezikojnë të kalojnë në këmbë rrugën për në lagjet e tjera të qyteti, ku banojnë apo dhe, në mungesë të transportit publik, të marrin taksi për të shkuar në konvikte apo banesa për jetesën e tyre të përkohshme studentore.

Nxënësit, qytetarët banues, punonjësit në lagjen Kalabria, të gjithë këta, sfidohen në çdo moment të ditës, për të blerë artikuj ushqimor ditor, kryer funksionet e ditës, për të shkuar në shkollë, punë, apo dhe për të shëtitur. Këta do të duhej të kalojnë rrugën ndarëse fizike të qytetit për të shkuar në shkollë, që në vijë ajrore është shumë afër, për të shkuar në universitete, në vijë ajrore po ashtu shumë afër, qasur qendrën e qytetit, në vijë ajrore shumë afër. Kjo është sfidë për të gjithë!

Qyteti i Prishtinës, që prej pikës së saj kryesore të komunikimit, siç është stacioni i autobusëve, nuk është mikpritës, indikator ky i cili është shumë i rëndësishëm nëse duam qytet atraktiv dhe funksional, të qëndrueshëm.

I.I. Qëllimi i hulumtimit

Qëllimi i këtij hulumtimi është identifikimi i problemeve dhe zgjidhjeve alternative në aspekt të lëvizshmërisë në lagjen Kalabria dhe Dardania, integrimit me pjesët e tjera të qytetit të Prishtinës, lagjeve fqinje fillimisht, si dhe qendrës së qytetit, institucioneve dhe shërbimeve brenda tij. Zgjidhjeve për të qenë qytet me qëndrueshmëri urbane, qytet atraktiv dhe konkurrues në mesin e qyteteve në regjion, Prishtina duhet të bëjë integrimin e këtyre lagjeve në një mjedis të gjelbër dhe atraktiv.

Kjo do të arrihet përmes vërtetimit të hipotezave, të gjeturave faktike nga dokumentacioni i shumtë i planifikimit, rezultateve të marra nga vetë banorët e lagjes përmes intervistave, vlerësimeve të shumta dhe rezultateve preliminare. Të gjitha këto do të rezultojnë me listën e rekomandimeve për një integrim më të mirë të lagjes Kalabria në qytetin e Prishtinës.

I.II. Hipoteza

- Lagja Kalabria nuk është e integruar mirë me pjesët e tjera të qytetit të Prishtinës; asaj i mungon lëvizshmëria si parim i qëndrueshmërisë urbane;
- Në dokumentet e planifikimit lokal nuk ka masa dhe veprime konkrete për përmirësimin e qasjes së banorëve të lagjes Kalabria drejt pjesës tjetër të qytetit.
- Banorët e lagjes Kalabria (familjarët, bizneset dhe kalimtarët e rastit) janë të rrezikuar me rastin e kalimit të rrugës nacionale N2, e cila lidh lagjen Kalabria me lagjen Dardania dhe Ulpiana, si dhe me lagjet fqinje të qytetit të Prishtinës.

I.III. Metodologjia

Hulumtimi zhvillohet në dy pjesë: pjesa teorike dhe pjesa praktike.

Pjesa teorike ka të bëjë me analizimin e dokumentacionit të shkruar të legjislacionit të Kosovës, të dokumentacionit plani-fikues

lokal nga KK e Prishtinës dhe MI për lagjen Kalabria dhe Dardania; Buxheteve të alokuara nga KK e Prishtinës për vitin 2011 dhe të statistikave nga Policia e Trafikut për aksidentet rrugore në atë zonë.

Pjesa praktike ka të bëjë me analizimin e të gjeturave nga terreni, nga pyetësorët apo përgjigjet e dala në aspektin statistikor:

i) - Pjesa teorike -

- Analizimi i legjislacionit të Kosovës lidhur me rrugët dhe trafikun.
- Analizimi i planeve rregulluese urbane për lagjen Kalabria dhe Dardania të komunës së Prishtinës.
- Analizimi i projekteve aktuale infrastrukture/transportit të paraparë për zonën Kalabria dhe Dardania nga KK Prishtina dhe Ministria e Infrastrukturës.
- Analizimi i të dhënave statistikore nga Policia e Trafikut.

ii) - Pjesa praktike

- Analizimi i të dhënave të banorëve të intervistuar:
- Intervistat e 15 familjeve apo amvisërive
- Intervistat e 15 bizneseve
- Intervistat 15 kalimtarëve të rastit.

Analiza e të dhënave

II. I. Analizimi i legjislacionit të Kosovës lidhur me rrugët dhe trafikun

Në këtë kaptinë analizohet dokumentacioni i shkruar ligjor, planifikues dhe ai i projektbuxheteve të KK të Prishtinës dhe të Ministrisë së Infrastrukturës.

Me këto analiza tentohet të nënvizohen detyrimet ligjore për nivelin lokal dhe atë qendror në arritjen e efektshmërisë e të sigurisë së qytetarëve në komunikacion, si këmbësorë apo dhe si vozitës, banues i lagjes apo jo, punëtor në atë lagje apo kalimtar i rastit.

Dokumentacioni ligjor i analizuar bëhet me qëllim të vlerësimeve, nëse janë respektuar paragrafët në aspektin e sigurisë së jetës së njeriut, si e drejtë legjitime dhe e patjetërsueshme e secilës shoqëri.

Qasja varet nga infrastruktura fizike e ofruar, trafiku dhe transporti. Qasje do të thotë mobilitet apo lëvizshmëri, si parakusht apo parametër për një zhvillim urban të qëndrueshëm, qytet i integruar.

Dokumentacioni ligjor i analizuar është:

- Kushtetuta e Republikës së Kosovës.
- Ligji Nr. 2003 / 19, Ligji për siguri në punë, mbrojtje të shëndetit të punësuarve dhe ambientit të punës.
- Ligji Nr. 02/L-70, Ligji për sigurinë në komunikacionin rrugor.
- Ligji Nr. 2003 / 11, Ligji për rrugët.
- Ligji Nr. 03/L-040, Ligji për vetëqeverisje lokale.

II. II. Kushtetuta e Republikës së Kosovës

Duke u nisur nga preambula e dokumentit kushtetues kemi garantimin e të drejtës qytetare për liri dhe siguri, të drejtën për jetën, ndërsa sa u përket fëmijëve do të duhej të mendohej për ta, sipas nenit 50-të, në të "drejtën e mbrojtjes dhe të kujdesit të domosdoshëm për mirëqenien e tyre".²

Preambula: "Të përkushtuar për krijimin e një shteti të qytetarëve të barabartë, i cili do të garantojë të drejtat e secilit qytetar, liritë qytetare dhe barazinë e të gjitha qytetarëve para ligjit";

Neni 25 [E drejta për Jetën]/1. Secili individ gëzon të drejtën për jetën.

Neni 29 [E drejta e Lirisë dhe Sigurisë]/ 1. Secilit i garantohet e drejta e lirisë dhe sigurisë.

Neni 50 [Të Drejtat e Fëmijës] 1. Fëmijët gëzojnë të drejtën e mbrojtjes dhe të kujdesit të domosdoshëm për mirëqenien e tyre.

Konkluzion: E drejta qytetare e garantuar me kushtetutë do të duhej të zbatohet në praktikë, përditshmëri, zbërthehet apo përkthehet

² "Kushtetuta e Republikës së Kosovës", Neni 50- "Të drejtat e fëmijës – paragrafi 1,4". Qershor 2008.

në masa dhe veprime konkrete nga të gjithë përgjegjësit si të nivelit lokal, ashtu dhe të atij qendror.

II.III. Ligji Nr. 2003/19, Ligji për siguri në punë, mbrojtje të shëndetit të të punësuarve dhe ambientit të punës

2.6. Ministria e Transportit dhe Postë-Telekomunikacionit bashkëpunon me Shërbimin Policor të Kosovës, duke pasur parasysh në mënyrë të veçantë:

a) shtimin e sigurisë në rrugë për të gjithë pjesëmarrësit në komunikacion,

2.11. Rregullimin e komunikacionit në kryqëzim dhe në vendet e tjera, mbikëqyrjen e parkimit të mjeteve dhe përcaktimin e detyrave të tjera të mbikëqyrjes, të mjeteve dhe shoferëve, mund t'i kryejnë edhe përfaqësuesit e njësisë shkollore të të rinjve të komunikacionit.

2.12. Në hapësirat edhe në afërsi të shkollave, sigurimin e fëmijëve gjatë kalimit nëpër rrugë dhe në vendkalimin e këmbësoreve mund ta kryejnë edhe përfaqësuesit e njësisë shkollore të komunikacionit.

7.2. Rrugët publike, pjesët e tyre të caktuara dhe objektet në to, mund të lëshohen për komunikacion vetëm pasi, në mënyrën e caktuar me legjislacionin në fuqi, të konstatohet se në pikëpamje të sigurisë së komunikacionit rrugor i plotësojnë kushtet e caktuara teknike.

17.1. Shenjat paralajmëruese (rrezikut), shërbejnë që pjesëmarrësit në komunikacion rrugor të paralajmërohen për rrezikun që kanoset në ndonjë vend të caktuar, përkatësisht në një pjesë të rrugës dhe njoftohen për natyrën e këtij rreziku.

17.3. Shenjat e lajmërimit (treguese), iu japin pjesëmarrësve në komunikacion njoftime të nevojshme për rrugën nëpër të cilën lëvizin dhe njoftime të tjera të cilat mund të jenë të dobishme.

17.4. Shenjat e lajmërimit për orientimin e komunikacionit i lajmërojnë pjesëmarrësit në komunikacion mbi shtrirjen e drejtimeve në rrugë, radhitja e caqeve dhe orientimi i komunikacionit në drejtim të atyre caqeve dhe atë në kryqëzim, nyje ose nga pushimoret në vende të caktuara të rrugës.

Sipas Ligjit për siguri në punë, për mbrojtje të shëndetit të të punësuarve dhe ambientit të punës, punëdhënësi duhet të mendojë fillimisht në sigurinë e jetës së punëtorëve të tij, meqë gjatë hulumtimit ne nuk kemi hasur në raste të organizimeve të tilla të mbledhjes së punëtorëve për të kapërcyer rrugën me rrezikshmëri të lartë për ta, përderisa kalojnë në këmbë rrugën N2.

Në rast të lëndimeve në rrugë, gjatë orarit të punës, nuk bëhet më fjalë për kosto shërimi, përderisa jeta e tyre në përditshmëri është me nivel të lartë të rrezikut së paku dy herë në ditë.

Preambula: “Të përkushtuar për krijimin e një shteti të qytetarëve të barabartë, i cili do të garantojë të drejtat e secilit qytetar, liritë qytetare dhe barazinë e të gjitha qytetarëve para ligjit”;

Neni 25 [E drejta për jetën]/1. Secili individ gëzon të drejtën për jetën.

Neni 29 [E drejta e Lirisë dhe Sigurisë]/ 1. Secilit i garantohet e drejta e lirisë dhe sigurisë.

Neni 50 [Të Drejtat e Fëmijës] 1. Fëmijët gëzojnë të drejtën e mbrojtjes dhe të kujdesit të domosdoshëm për mirëqenien e tyre.

Konkluzion: Në të sotmen dhe të ardhmen e afërt, duhet të monitorohet edhe detyrimi i punëdhënësit për një ofrim mundësie punëtorëve për siguri në punë, vajtje dhe ardhje të sigurt. Dhënie përgjegjësie në rast të kundërt, me të cilën mundësohet ngritje e kualitetit të kushteve të punës, përgjegjësi dhe të drejtave të përgjegjësve në kondita të punës, me çka do të jemi dhe më afër shteteve të zhvilluara, një qyteti më të sigurt, më konkurrent, më të integruar.

II.IV. Ligji Nr. 02/L-70, Ligji për sigurinë në komunikacionin rrugor

Me këtë ligj përcaktohen bazat kryesore të ndërsjella të marrëdhënieve dhe sjelljeve të pjesëmarrësve si dhe subjekteve të tjera në komunikacionin rrugor, kushtet bazë që duhen t’i përmbushin rrugët nga aspekti i zhvillimit të komunikacionit rrugor,... Ne me këtë hulumtim vlerësojmë po ashtu nëse zbatohen dhe në çmasë zbatohen domosdoshmëritë e dala nga ky ligj, përderisa ligji obligon përgjegjësit, në këtë rast komunën e Prishtinës dhe, për më tepër, Ministrinë e Infrastrukturës për një angazhim të koordinuar të masave dhe të veprimeve në parandalimin e problemeve, rreziqeve, zbutjen e tyre sikurse dhe ofrimin e sigurisë për qytetarët e pjesës së lagjes Kalabria dhe për kalimtarët e rastit.

Konkluzion: Ligji duhet të shërbejë si një listë kontrolluese për ndërmarrjen e projekteve konkrete për sigurinë në komunikacionin rrugor. Në qoftë se i shkohet ligjit paragraf për paragraf dhe ndërmerren masa dhe veprime konkrete, atëherë do të parandalohen, zbuten dhe për më tepër eliminohen problemet lidhur me sigurinë në komunikacionin rrugor.

II.V. Ligji Nr. 2003/11, Ligji për rrugët

Me këtë ligj përcaktohen përgjegjësit e autoriteteve sipas kategorive të rrugëve, me çka bëhet ndarja e përgjegjësiave në nivelin lokal dhe qendror.

1.1 Qëllimi i Ligjit për Siguri në Punë, Mbrojtje të Shëndetit të të Punësuarve dhe Ambientit të

Punës, është që të parandalohen lëndimet në punë, sëmundjet profesionale në vendin e punës dhe të mbrohet ambienti i punës.

2.4 Punëdhënësi do të bëjë vlerësim të hollësishëm mbi rreziqet për secilin vend të punës.

3.1 Punëmarrësi ka të drejtë dhe obligim për siguri në punë, mbrojtje të shëndetit dhe ambientit të punës.

Konkluzion: Me këtë ligj do të duhej të rregulloheshin problemet dhe obstrukcionet e përditshme të cilat, për shkak të mos koordinimi institucional, ndikojnë në moszbatimin e projekteve, të masave dhe veprimeve në aspektin e rregullimit të rrugëve dhe të çdo gjëje tjetër të ndërlidhur me to. Rasti konkret i moszbatimit të paragrafit 9.1. nga ana e Komunës së Prishtinës: mosangazhimi për dhënien e tokës publike përkaj rrugës nacionale N2 për mbikalim, projekt me financim të siguruar tanimë i humbur për kuto arsyë, financim i siguruar nga Raiffesien Bank.

Konkluzion - pjesa II

Në bazë të analizës së kornizës ligjore kosovare, kushtetutës dhe ligjeve që dalin nga ajo, është synuar vlerësimi i tyre në kuptim të përmbushjes së të drejtave dhe obligimeve që dalin nga to për ofrimin e kushteve për mirëqenie dhe siguri qytetarëve të Kosovës.

- 5.1. Ministria është autoritet për rrugë publike magjistrale e regjionale.
- 5.2. Komuna është autoritet për rrugë publike lokale dhe ato në vendbanime.
- 8.1. Ministria është përgjegjëse për menaxhim, mirëmbajtje dhe ndërtim të rrugëve magjistrale dhe regjionale, ndërsa Komuna është përgjegjëse për rrugët lokale dhe ato në vendbanime.
- 8.2. Komuna duhet të kërkojë këshilla nga Ministria për menaxhimin, mirëmbajtjen dhe ndërtimin e rrugëve lokale dhe atyre të vendbanimeve.
- 9.1. Komuna me kërkesë të Ministrisë bënë eksproprijimin e çfarëdo pjese të tokës, përrua, ujëra, kanal, gardh ose mur, marrja dhe përvetësimin i të cilave Ministria mendon se është e nevojshme për shfrytëzim, ndërtim, ose mirëmbajtjen e rrugëve magjistrale dhe regjionale.
- 9.3. Kur Ministria ose Komuna duhet të eksproprijojë ndonjë pjesë të tokës, përrua, ujëra, kanal, gardh ose mur në pajtim me paragrafin 1 të këtij neni, atë duhet ta zbatojë në bazë të Ligjit mbi Eksproprijimin.

E drejta qytetare për liri dhe siguri është e garantuar fillimisht me Kushtetutën e Kosovës, përderisa në rastin e lagjes Kalabria, të drejtat për jetë dhe siguri të qytetarit mund të thuhet së janë të cenuara, me vetë faktin se nuk ka zgjidhje tjetër të kalimit të rrugës nacionale N2 për kryerjen e obligimeve dhe shërbesave ditore, shkuarjes në shkollë, fakultete, qasjen në qytetit etj, kalimtarët dhe vozitësit, për të cilët rreziku është permanentë.

Mospërmbushja e tillë e konditave i takojnë KK Prishtinës dhe Ministrisë së Infrastrukturës për nivelin e rrugës nacionale të cilit i takon, mos koordinimit institucional, mos dhënie prioritet këtyre projekteve infrastrukturore etj.

Në aspekt të detyrimeve për punëdhënës, për ofrim të sigurisë gjer në punë për punëtorët, shkuarje dhe ardhje të sigurt dhe marrje përgjegjësie në rast të kundërt.

Sipas ligjit të rrugëve, në rastin tonë konkret atë të lagjes Kalabria, nuk është zbatuar paragrafi 9.1. nga ana e Komunës së Prishtinës, me rastin e mosangazhimit për dhënien e tokës publike përkaj rrugës nacionale N2, për të cilën është bërë projekti i mbikalimit, me financim të siguruar nga Raiffeisen Bank .

Analiza e dokumentacionit të planifikimit: kk prishtinës dhe ministria e infrastrukturës;

**Planet rregulluese urbane për lagjet Kalabria dhe Dardania;
Dokumenti Strategjik për transport multimodal 2012-2021**

Në këtë kaptinë do të analizohen dokumentet e planifikimit nga KK e Prishtinës, planeve rregulluese për lagjen Kalabria dhe Dardania, sikurse dhe dokumenti strategjik për transportin multimodal për periudhën 2012-2021. Me këtë do të tentohet të merren fakte për detyrime të marra dhe të dala nga dokumentet e planifikimit të nivelit lokal dhe qendror lidhur me pjesën e qytetit të Prishtinës, rastin e lagjes Kalabria në kuptim të integritetit të saj në qytetin e tërësishëm të Prishtinës.

III.I. Analizimi i Planeve rregulluese urbane për lagjen Kalabria dhe Dardania

Komuna e Prishtinës ka të hartuara planet rregulluese urbane për lagjet Kalabria dhe Dardania. Në të dyja këto plane rregulluese nuk figurojnë masat dhe veprimet për të ofruar qasje pa vështirësi dhe të parrezikshme për kalimin e rrugës nga njëra anë në tjetrën, për një të ardhme sipas planeve rregulluese. E vetmja qasje rrugore tërthore ndërmjet dy lagjeve është nënkalimi prej stacionit të autobusëve, i cili nuk shfrytëzohet nga kalimtarët e shumtë që kanë nevojë për të kaluar rrugën dhe vazhdojnë për më tej në qytet, në qendër të Prishtinës...

Në foton e mëposhtme ajrore është paraqitur gjendja aktuale e këtyre dy lagjeve të Prishtinës, lagjes Kalabria dhe lagjes Dardania:

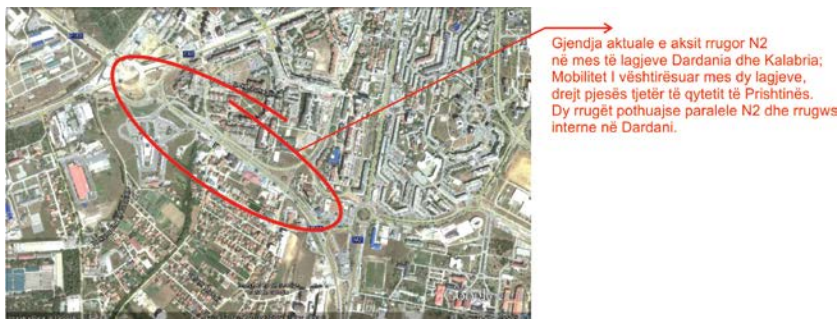
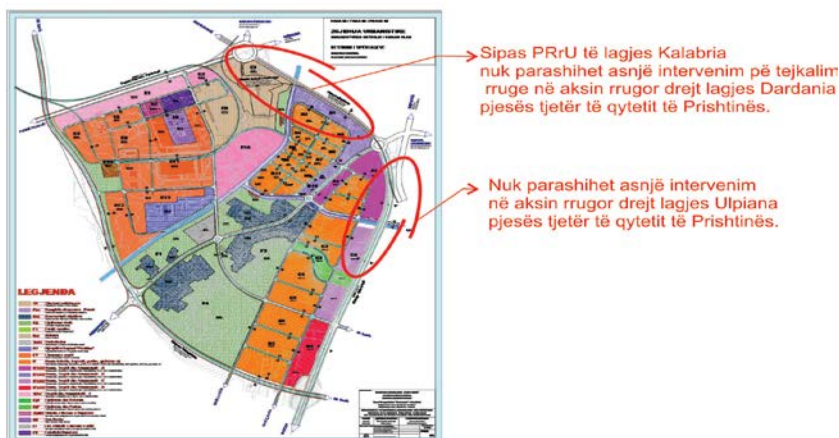


Fig. 1. Pjesa e rrugës nacionale N2 që ndan lagjet Kalabria dhe Dardania

III.II. Plani Rregullues Urban për lagjen Kalabria –



Me Planin strategjik- zhvillimi urban i Prishtinës, parashihet që numri i përgjithshëm i banorëve të lagjes “Kalabria” të jetë rreth 35 000, me 8 855 banesa dhe karakterizohet si zonë mikste urbane, e cila ka (Fig. 2. Plani rregullues për lagjen Kalabria) këto tërësi urbane: A+B- tërësia mikste me biznes dhe banim të dendur, me etazhet P+4 - P+12; ii) C, tërësia mikste me banim dhe ekonomi, me etazhet P+3 - P+8; iii) D, tërësia urbane, kryesisht banim me etazhet P+2 - P+6; iv) E, tërësia ekonomike me etazhet P+1 dhe v) F tërësia urbane e destinuar për gjelbërim.

III.III. Plani rregullues Urban për lagjen Dardania –

Mungesë kryesore e Planit Rregullues të lagjes Dardania është qasja e planifikimit të ndarë të lagjes nga tërësia e qytetit apo e injorimit të pozitës së saj karshi lagjeve të tjera të qytetit të Prishtinës apo dhe qendrës së qytetit.

Me këtë plan nuk parashihet e ardhmja e zhvillimit të saj, përderisa si e tillë është jo e zbatueshme. Nuk listohen projektet konkrete sipas objektivave po ashtu jo të specifikuara.

Me PRrU të lagjes Dardania vetëm se janë rikonfirmuar specifikat nga plani i ashtuquajtur “Detal Urban”, pa studime të reja për probleme të reja të dala pas dy dekadave të zhvillimit të ri dhe të hovshëm.

Për këtë lagje nuk parashihen zgjidhjet për integrim me lagjet e tjera të qytetit, lëvizshmëria si indikator kryesor i të qenit i jetësuar dhe funksional.

Në kontekst më të gjerë, nevojat jo vetëm të lagjes porse dhe të lagjeve të tjera përreth, shtohen në kuptim të ofrimit të mundësive për lëvizshmëri më efikase dhe të lehtë e të sigurt të banorëve në shtimë e sipër të koherencës me lagje përreth.

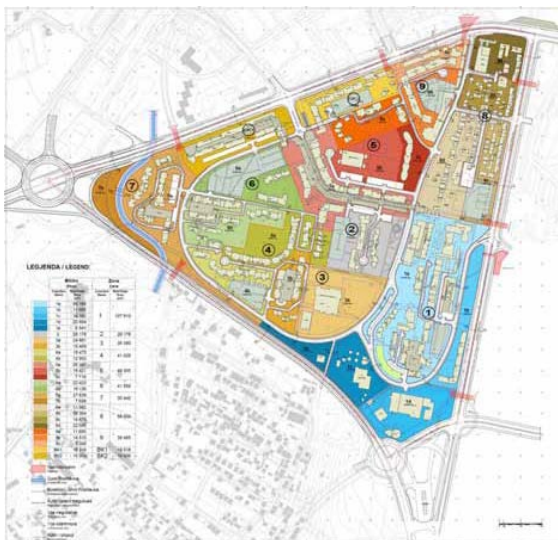


Fig. 3. Plani rregullues për lagjen Dardania

Kjo bazuar në nevojat e përbashkëta për lëvizshmëri më të shtuar, duke marrë parasysh trendët aktualë të zhvillimit, shtimit të numrit të veturave, shtimit të numrit të studentëve, shtimit të nevojës për kalim përmes lagjes Dardania për te stacioni i autobusëve, shtimi i fjetjeve të studentëve nëpër banesa private dhe nevojat e tyre për lëvizje më të shtuar karshi qendrës së qytetit, vendeve të reja tregtare si vende të reja argëtimi, vetëm sa e rëndojnë problemin aktual.

Me këtë Plan Rregullues të Dardanisë, të gjitha masat janë të parashtruara si rekomandime dhe jo si projekte konkrete, të ndara në faza dhe me specifika të zbatueshmërisë, siç e ka edhe çdo plan për detyrë. Planet Rregulluese Urbane shërbejnë vetëm për dhënien e lejeve të ndërtimit dhe jo për të rregulluar hapësirën e tërësishme, përmbushje e një obligimi ligjor formal.

13. TRAFIKU DHE TRANSPORTI

Rekomandimet e përgjithshme:

- Të ndërtohet lidhja me lagjen e Kalabrisë dhe nënkalimit për këmbësor, pranë ngrohtores së qytetit (në mes të Zonës 1c dhe 1e). Lëvizja e këmbësorëve në nënkalimeve është planifikuar edhe pranë stacionit të autobusëve ku është një frekuentim i theksuar i udhëtarëve, që do të mundësonte integrimin në sistemin e ri të transportit rrugor dhe hekurudhor urban.

Sipërfaqet e rrugëve kryesore të qytetit së bashku me trotualet

- Rrugët e kategorisë së I – rë : Rrugët me 4 – 6 korsi kalimi janë rrugët kryesore

të shërbimit urban dhe rrugët unazore të qytetit me trafik të dendur .

- Rrugët e kategorisë së II – të : Rrugët me 3 – 4 korsi kalimi janë rrugët që ndajnë lagjet banuese të qytetit nga njëra tjetra.

- Rrugët e kategorisë së III – të : Rrugët me 2 korsi kalimi janë rrugët e brendshme të lagjeve banuese.

- Rrugët e kategorisë së IV – të : Rrugët me 1 – 2 korsi kalimi janë rrugët e brendshme të blloqeve të banimit .

Sipërfaqet e rrugëve të lagjeve dhe komplekseve të banimit

- Rrugë me dy korsi kalimi + dy breza parkimi

- Rrugë me dy korsi kalimi + një brez parkimi

- Rrugë me një korsi kalimi + dy breza parkimi

- Rrugë me një korsi kalimi + një brez parkimi

Tab.1. Rekomandimet e dala nga PRrU Dardania

III.IV. Strategjia për transport multiNodal 2012-2021, Ministria e Infrastrukturës

Sipas dokumentit strategjik të Ministrisë së Infrastrukturës për Transportin Multinodal - 2012-2021:

Objektivi strategjik - 1: Integrimi me Korridoret Pan Evropiane (përmirësimi, zhvillimi dhe mirëmbajtja e urës së transportit në korridoret pan evropiane konform standardeve ndërkombëtare.

Objektivi strategjik - 2: Përmirësimi i kualitetit të shërbimeve (krijimi dhe sigurimi i mjedisit rregullues të favorshëm me qëllim të maksimizimit dhe përmirësimit të kualitetit të shërbimeve në fushën e transportit).

Objektivi strategjik - 3: Përmirësimi i sigurisë në trafik (përmirësimi i sigurisë në trafik, sigurimi i mbrojtjes së mjedisit).

Objektivi strategjik - 4: Bashkëpunimi me organizatat ndërkombëtare (anëtarësimi dhe bashkëpunimi i Kosovës me organizata ndërkombëtare në fushën e transportit)

Objektivi strategjik - 5: Zbatimi i RI funksional (Resurse njerëzore të mjaftueshme, të arsimuar dhe motivuar dhe për sektor të transportit)

Konkluzion - pjesa III

Sipas analizave të Planeve Rregulluese për lagjet Kalabria dhe Dardania, mund të konkludohet se as njëra nga këto dy plane rregulluese nuk ka për prioritet lidhjet në mes dy lagjeve, integritetit me njëra tjetrën dhe integritetit me qytetin e Prishtinës.

Mund të konkludohet me përgjegjësi të plotë se planet e të dyja lagjeve, nuk janë të koordinuara dhe janë ndarazi të hartuara nga njëra tjetra. Ky është një lëshim nga ana e komunës së Prishtinës, zyrtarëve planerë në komunë, të cilët fillimisht nuk i kanë identifikuar problemet e mobilitetit si ndër faktorët kyç për integritet të qytetit të Prishtinës, drejt zhvillimit të qëndrueshëm urban.

Sipas dokumentit planifikues strategjik të Ministrisë së Infrastrukturës, dy nga katër synimet strategjike kanë të bëjnë direkt me planet për përmirësimin e kualitetit të transportit dhe sigurisë në rrugë. Mund të konkludohet se synimi i MI do të duhej të ishte i përqendruar në investime

dhe sigurim të mjeteve për zbatim, sidomos në aspekt të sigurisë dhe në aspekt të bashkëpunimeve institucionale me organizata tjera potencial për investime.

IV. – Analiza e të dhënave nga policia e trafikut për vitin 2012 dhe të dhëna të tjera relevante për pjesën e rrugës nacionale n2

Në këtë kapitull do të analizohen të dhënat relevante nga Policia e Trafikut, për vitin 2011 dhe hulumtimet për zhvillimin e qytetit të Prishtinës, nga Instituti GAP, lidhur me problemin e qasjes në rrugën ndërmjet lagjeve Dardania dhe Kalabria, identifikimin e problemeve:

- Sipas raportit komunal të Institutit GAP na del se ekzistojnë pesë probleme kyçe të qytetit të Prishtinës: komunikacioni, mungesa e ujit, mirëmbajtja e banesave kolektive, mungesa e hapësirave të gjelbëruara dhe pamja e shëmtuar e qytetit. *“Njëri nga problemet me të cilin ballafaqohen çdo ditë qytetarët e Prishtinës është komunikacioni tejet i ngarkuar i qytetit. Numri i madh i automjeteve shpesh shkakton kaos në hyrjet e Prishtinës, sidomos në mëngjes nga ora 7-8 dhe në mbrëmje gjatë orës 16.00-18.00. Rrëmuja më e madhe shkaktohet sidomos te ‘Rrethi’ në Veternik, te ‘Rrethi’ në Ulpianë si dhe te udhëkryqi në rrugën për Besianë, afër Xhamisë së Llapit”.*³ Sipas institutit GAP, mosbashkëpunimi në mes të Komunës së Prishtinës dhe Policisë së Trafikut është problem në vete, përderisa këto dy institucione vazhdojnë t’ua hedhin fajin njëra tjetrës, për kaosin në qytet.
- Sipas shqetësimeve të qytetarëve, me këtë rast të thëna në Radio Televizion të Kosovës, të datës 06/11/2011, me titullin “Komuna do të vendosë urë në rrugën që lidh Dardaninë me Kalabrinë”, Në këtë raport thuhet se mungesa e një mbikalimi apo nënkalimi në magjistralen Prishtinë- Shkup, në afërsi të shkollës fillore Dardania, është tejet shqetësuese për banorët e kësaj lagjeje. Për prindërit, kjo rrugë mbetet një ankth që i përcjellë gjatë gjithë

³ *Institute pwr studime tw avansuara GAP, “Raporti komunal”, Pristine.,2009, Prishtine.*

kohës. Një banore e kësaj lagjeje thotë se kjo rrugë paraqet rrezik të madh për të gjithë qytetarët, pa marrë parasysh moshën.

- Sipas të dhënave nga Policia e Trafikut për vitin 2011,⁴ shohim se numri i aksidenteve rrugore në pjesën e rrugës së hulumtuar N-2, përfshijnë të dhënat për Veternik, janë për tri herë, respektivisht gjashtë herë më të mëdha se në aksin rrugor Fushë Kosovë dhe Prishtinë –Fushë Kosovë dhe për 1.5 herë më të mëdha në krahasim me rrethin e spitalit.

Mund të konkludohet se numri më i madh i aksidenteve është në rrugën N-2.

Aksidentet zyrtarisht të regjistruara nga policia e trafikut për vitin 2011	
Magjistralë Prishtinë-Fushë Kosovë	32 aksidente të trafikut
Magjistralë Fushë Kosovë-Prishtinë	15 aksidente të trafikut
Veternik	94 aksidente të trafikut
Rrethi i Spitalit	61 aksidente të trafikut

Tab2. Të dhënat statistikore nga policia e trafikut për vitin 2011

Konkluzion - pjesa IV

Niveli i rrezikshmërisë në aksin rrugor ndërmjet lagjeve Kalabria dhe Dardania është shumë i lartë, për tri herë më i lartë se në aksin rrugor për Veternik dhe gjashtë herë më i madh se në aksin rrugor Fushë Kosovë-Prishtinë dhe Prishtinë-Fushë Kosovë, sikurse dhe 1.5 herë më i madh se në krahasim me rrethin e spitalit.

V. Analiza e të dhënave nga pyetsorët

Në këtë kapitull bëhet fjalë për të dhënat nga intervistimi i qytetarëve të Prishtinës të cilët banojnë, punojnë apo dhe vetëm kalojnë nëpër lagjen Kalabria.

⁴ Njësia për Planifikim dhe Vlerësim Operacional/Drejtoria Rajonale e Policisë-Prishtinë, (01.01.2011-31.12.2011)

Intervistimet janë bërë në lagjen Kalabria dhe atë të tri fokus grupeve me nga 15 anëtarë, gjithsej/për grup, në total gjithsej 45 të intervistuar:

- Intervistimi i 15 familjeve apo amvisnive,
- Intervistimi i 15 bizneseve,
- Intervistimi i 15 kalimtarëve

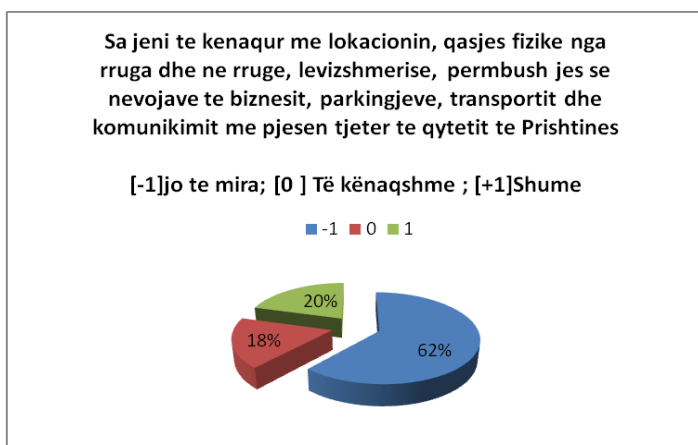


Fig 4 . Qasja fizike ndaj dhe prej rrugës, përmbushja e nevojave të biznesit

Pyetjet në formularë i janë dedikuar mirëqenies dhe sigurisë, qasjes për në shtëpi të banimit, vendeve të punës, shkollave, fakulteteve, çerdheve, kryerjes së shërbimeve tjera në qytet, sikurse dhe mundësive për qasje drejt qendrës së qytetit të Prishtinës.

Se sa janë ata të kënaqur me qasjen që kanë ndaj dhe prej qytetit, çka i mundon ata në këtë aspekt, cili është mendimi dhe rekomandimet e tyre, janë të paraqitura në grafikët e paraqitur më poshtë:

Shumica e të intervistuarve, përkatësisht 62%, nuk janë të kënaqur me lokacionin ku ata jetojnë, punojnë dhe veprojnë, në kuptim të qasjes fizike nga rruga dhe në rrugë, lëvizshmërisë për dhe drejt lagjeve të tjera të qytetit, nga lagja Kalabria drejt Dardanisë dhe Qendrës Spitalore, qendrës së qytetit të Prishtinës.

Kjo pakënaqësi konsiston në ballafaqimet e tyre, rrezikun permanent dhe sfidat në organizimin për kryerjen e detyrave jashtë

lagjes së tyre. Sa i përket bizneseve, nuk shohin ndonjë përparësi të lokacionit për momentin, përderisa i kategorizojnë si kushte ekstremisht të këqija për ndërmarrësi, në kuptim të komunikimit dhe mobilitetit. Shumica e pronarëve të bizneseve shpresojnë se në të ardhmen, do të kenë zhvillim pozitiv, në aspekt të plotësimit të kushteve të lëvizjes, si parakusht për veprimtaritë e tyre biznesore. Vetëm 18 %, janë shprehur me përgjigje mesatare, 20% si shumë të kënaqur dhe të cilët kryesisht janë nga sektori i biznesit. Kjo përparësi qëndron në mundësitë e komunikimit tej urban, përskaaj rrugës nacionale dhe kryqeve kryesore ndërlidhëse me qytetet e tjera.

Shumica e të intervistuarëve kanë qenë prezent gjatë aksidenteve, të cilat janë të shpeshta. Disa prej tyre kanë pasur dhe aksidente familjare në këtë rrugë, fakt ky që i bën ata të ndihen të merruar. kështu që ndihen të tmerruar.

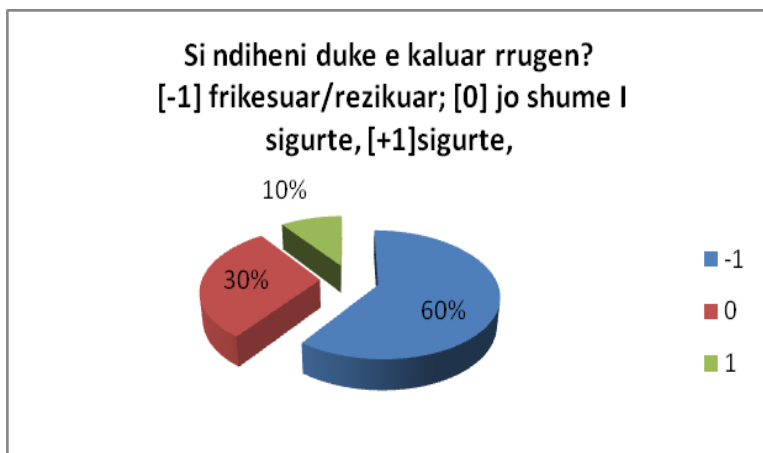


Fig 5 . Qasja fizike prej rrugës, aspekti psikologjik

Të gjithë të intervistuarit janë të detyruar që së paku një herë në ditë të kalojnë rrugën nacionale N2 në këmbë, i cili kalim është i vështirë dhe i rrezikshëm.

Njerëzit kalojnë rrugën për të kryer të gjitha nevojat e tyre ditore, për në punë, shkollë, blerje të shumta dhe vizita apo qasje qendrës së qytetit të Prishtinës.

Shumica e kalimtarëve janë shprehur se nuk ndihen të sigurt, kanë ndjenjën e frikës, rrezikut dhe pasigurisë. Kalimtarët thonë që prej vetë faktit që është rrugë nacionale, shpjegon problemin e madh të kalimit. Ata ankohen për mungesë të vendkalimeve të sigurt, mungesën e transportit publik.

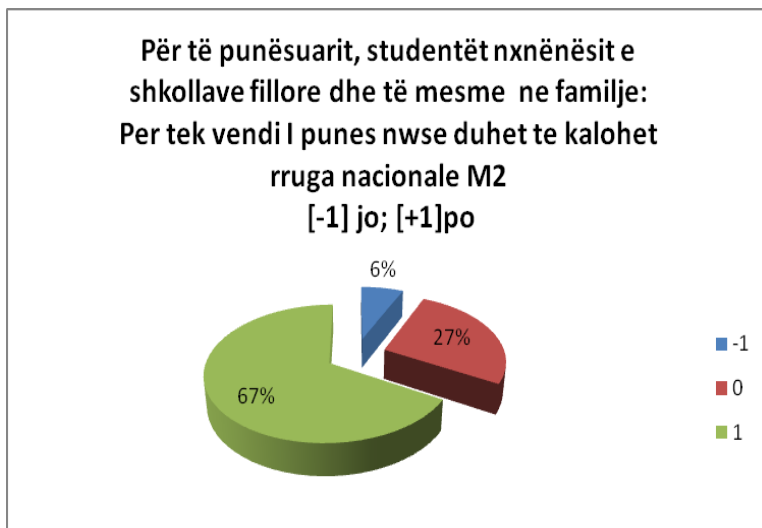


Fig 6 . Qasja fizike ndaj dhe prej rrugës, për nxënës, studentë

Këtu hyn dhe ndriçimi publik si indikator i sigurisë në rrugë, problem shqetësues për banorët e Kalabrisë. Të gjithë të intervistuarit kanë fëmijë që duhet ta kalojnë rrugën regjionale, në mënyrë që të shkojnë në shkollë. Për të shkuar në çerdhe është e nevojshme kalimi i rrugës regjionale, përderisa edhe pse fëmijët janë të përcjellur nga prindërit, rreziku prapëseprapë është evident.

Mënyrat e transportit urban që shfrytëzohen nga banorët, janë kryesisht ato individuale apo veturat, përderisa vajtje-ardhjet e shumta i bëjnë në këmbë, për shkak të kohës dhe ngarkesës së trafikut. Problemet më të mëdha janë, trafiku i dendur dhe qasja e vështirësuar në rrugë për shkak të shpejtësisë së madhe të trafikut të rëndë. Këmbësorët ndihen të pasigurt për të kaluar rrugën, duke i shtuar kësaj dhe pakujdesinë e vozitësve.

Të punësuarit, studentët, nxënësit e shkollave fillore dhe të mesme, kalojnë rrugën N2 në këmbë. Problem është siguria e fëmijëve

jomadhlor, përderisa ngarkesa e trafikut dhe mungesa e semaforëve është evidente.

Shumica e bizneseve janë biznese të mëdha, të cilat nuk shohin mundësi zhvillimi në lokacionet e tyre, për shkak të problemeve të shumta në aspekt të lëvizshmërisë, qasjes në rrugë. Shumica e punëtorëve poashtu përdorin veturën si mjet transporti. Pronarët e bizneseve ankohen se punëtorët nuk arrijnë me kohë në vendin e punës, për shkak të komunikacionit të dendur.

Mendimi i shumicës së të intervistuarve ishte se: “Ndihen si pjestarë –banorë të lagjes Kalabria, pjesë e qytetit të Prishtinës, edhe pse e rrezikshme dhe e vështirësuar.

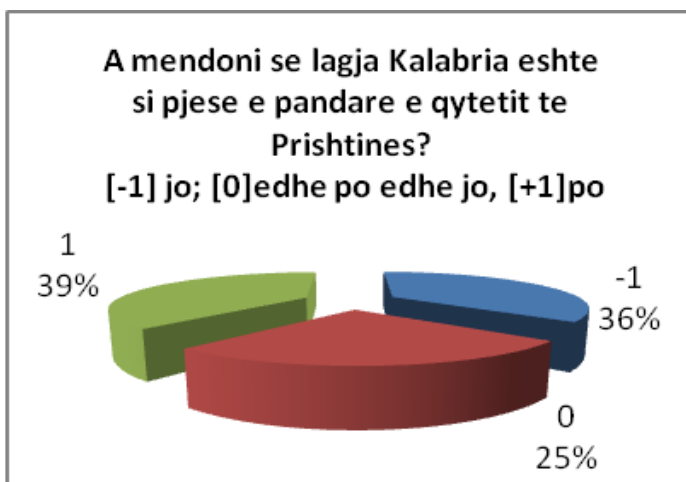


Fig 7. Qasja fizike ndaj dhe prej rrugës, lëvizshmëria

Lëvizshmëria për pjesët e tjera të qytetit është e vështirësuar, përderisa transporti publik mungon, transporti tjetër është i kategorisë së rëndë të bartjes së mallrave, i rëndë, i rrezikshëm dhe i tej ngarkuar.

Shumica e të intervistuarve ndihen si pjesë e qytetit të Prishtinës, ndërsa ata që nuk ndihen, fajësojnë komunën dhe mendojnë se ajo i ka lënë anash si lagje.

Ata të cilët mendojnë se nuk janë pjesë e qytetit të Prishtinës, e thonë këtë për shkak të rrugës, shërbimeve komunale dhe kohës për

t'iu qasur qytetit i cili është “një hap larg por shumë i vështirë dhe me plot rreziqe” të përditshme.

Konkluzion - pjesa V

Të gjithë të intervistuarit kanë kaluar rrugën Nacionale N2, që ndan lagjet Kalabria dhe Dardania, në këmbë, përderisa kalimi është i vështirë dhe i rrezikshëm. Asnjë kalimtar nuk ndihet i sigurt gjatë kalimit të rrugës, përderisa të gjithë kanë ndjenjën e frikës, rrezikut dhe të pasigurisë. Kalimtarët thonë se, vetë fakti i të qenit rrugë nacionale e shpjegon problemin e madh të kalimit të rrugës në këmbë, aty ku nuk ka dhe as vendkalime për këmbësorë. Gati se të gjithë banorët duhet ta kalojnë rrugën regjionale për të shkuar në punë, fëmijët për në shkollë dhe studentët për në fakultetet e tyre, ca me vetura dhe ca në këmbë, meqë nuk ka transport publik për në pjesë të tjera të qytetit të Prishtinës.

Ngarkesa e trafikut është e lartë, trafiku kryesisht është i rëndë, me automjete bartëse transportuese të materialeve industriale, shumë të rrezikshëm për ballafaqim me to si këmbësorë.

Lëvizshmëria për pjesë të tjera të qytetit të Prishtinës është e mangët dhe e vështirësuar, përderisa e vetmja mënyrë për t'iu qasur qytetit është në këmbë, meqë transporti publik mungon prej lagjes Kalabria për në pjesët e tjera të qytetit të Prishtinës.

VI. Konkluzionet e përgjithshme

Në këtë kaptinë paraqiten konkluzionet nga të gjitha analizat e bëra, katër grupet e analizimit: i)-Konkluzioneve të dala nga analiza e aspektit ligjor në Kosovë, obligimeve që dalin për sa i përket aspektit të sigurisë në rrugë; ii)- Konkluzioneve të dala nga analiza e dokumentacionit të planifikimit lokal dhe qendror të lagjeve Dardania dhe Kalabria sikurse dhe dokumentit strategjik të transportit multinodal të Ministrisë së Infrastrukturës; iii)- Konkluzioneve të dala nga statistikën e sigurisë në trafik për vitin e fundit 2012; iv)- Konkluzionet e dala nga analiza e të gjeturave nga intervistimi i familjarëve, kalimtarëve dhe bizneseve në pjesën e qytetit të lagjes Kalabria në Prishtinë

- i) - E drejta qytetare për liri dhe siguri është e garantuar fillimisht me Kushtetutën e Kosovës, përderisa në rastin e lagjes Kalabria, të drejtat për jetë dhe siguri të qytetarit mund të thuhet së janë të cenuara.
- ii) Planet rregulluese Urbane në Prishtinë, nuk janë të koordinuara dhe nuk kanë prioritet mobilitetit apo lëvizshmërinë, që derivojnë nga zhvillimi i qëndrueshëm, përderisa qyteti i Prishtinës mbetet jo i integruar mirë.
- iii) Niveli i rrezikshmërisë në aksin rrugor ndërmjet lagjeve Kalabria dhe Dardania është shumë i lartë, përderisa rreziku i jetës së qytetarit, banorit të lagjes, vozitës apo kalimtar është për tri herë më i lartë se në aksin rrugor për Veternik, gjashtë herë më i madh se në aksin rrugor Fushë Kosovë dhe Prishtinë – Fushë Kosovë, sikurse dhe 1.5 herë është rreziku më i madh në krahasim me rrethin e spitalit.
- iv) - Të intervistuarit e kanë sfidë dhe ankth kalimin e rrugës Nacionale N2, që ndan lagjet Kalabria dhe Dardania. Kalimi është i vështirë dhe i rrezikshëm, me pasoja fatale për jetët e tyre. Ngarkesa e trafikut është e lartë, trafiku kryesisht është i rëndë, me automjete bartëse transportuese të materialeve industriale, shumë të rrezikshme për ballafaqim me to si këmbësorë. Mendimi i shumicës së të intervistuarve, është se Kalabria nuk është pjesë e integruar e qytetit të Prishtinës, edhe pse do donin të jetë.

VII. Rekomandimet

Në këtë kaptinë do të listohen të gjitha rekomandimet të cilat dalin nga konkluzionet dhe të cilat kanë për qëllim përmirësimin e gjendjes faktike në terren në lagjen Kalabria.

Rekomandimet shkojnë fillimisht për Komunën e Prishtinës, Ministrinë e Infrastrukturës, Policinë e Trafikut dhe Shoqërinë Civile.

R1 – Përgjegjësit për aksin rrugor në mes të lagjeve Kalabria dhe Dardania, Ministria e Infrastrukturës dhe Komuna e Prishtinës, do të duhej të respektojnë kushtetutën dhe ligjet në fuqi, për hartimin e planeve të tyre të veprimit, sikurse dhe do të mundnin që ato t'i përtëdorin si lista kontrolluese.

Koordinimi institucional duhet të jetë obligues, për të mirën e qytetarëve. Komuna e Prishtinës duhet të angazhohet shumë më

shumë, edhe pse rruga është e rangut nacional, porse në të njëjtën kohë është rrugë e cila bashkon/ndan dy lagje kryesore të qytetit. Me këtë do të kontribuohet në sigurinë e qytetarëve të saj, atraktivitetin e qytetit drejt një zhvillimi të qëndrueshëm urban.

R2 - Komuna e Prishtinës duhet të ketë prioritet integrimin e qytetit, sigurinë dhe atraktivitetin e qytetit për një zhvillim të qëndrueshëm urban.

Komuna e Prishtinës duhet seriozisht të angazhohet në planifikim të mirëfilltë urban, në mënyrë profesionale, analitike, kritike, bazuar në gjendjen faktike të qytetit, bazuar në nevoja apo kërkesa aktuale të qytetit. Planifikimi i mirë është gjysma e suksesit të zhvillimit urban të qytetit të Prishtinës.

Komuna e Prishtinës duhet të mendojë në ngritjen e kapaciteteve të kuadrit të saj, të cilët duhet të jenë në rrjedha të indikatorëve për qytet të zhvilluar në mënyrë të qëndrueshme. Monitorimi i mobilitetit urban me të gjithë parametrat e tij, duhet të jetë instrument për integrimin e qytetit të Prishtinës.

R3 - Komuna e Prishtinës do të duhej të angazhohej në zvogëlimin e aksidenteve të banorëve të saj në kuadër të qytetit të saj, si pasojë e mos ofrimit të kushteve të nevojshme për jetë dhe punë, kushteve elementare për siguri mobiliteti urban.

Instanca e policisë së trafikut rekomandohet t'i dalë në ndihmë me monitorim gjithë ditë në pika kyçe, me monitorim të sigurisë në rrugë, të fëmijëve, pleqve, të gjithëve që kanë nevojë.

R4- Komuna e Prishtinës duhet të planifikojë për integrimin e qytetit të Prishtinës, lagjes Kalabria në këtë rast konkret, sikurse në aspekt fizik dhe në atë psikologjik.

Planifikimi drejt rritjes së vlerës së lagjes, do i shkojë për shtati dhe vetë komunës, përderisa rritja e vlerës së pronës, ndikon pozitivisht në taksapagim. Qëllimi do të duhej të jetë rritja e atraktivitetit të qytetit, sepse është njëra ndër lagjet hyrëse në qytet të Prishtinës, ku dhe merren përshtypjet e para për qytetin.

Rekomandohet Komuna e Prishtinës që të organizojë konkurse ndërkombëtar për zgjidhjet zhvillimore të Prishtinës.

Rekomandohet që rruga nacionale N2 të futet e tëra në tunel nëntokësor, filluar nga rrethrotullimi e deri te Veterniku, zgjidhje kjo

e cila do të ishte dalje nga labirinthi i pazgjidhur i mos integritit të qytetit dhe mos sigurisë së qytetarëve.

Me këtë zgjidhje do të kanalizojmë transportin e rëndë nën tokë, përdërisa krijojmë hapësirë të hapur publike dhe të gjelbërt. Me këtë ndërhyrje do të kemi shumë më të lartë sigurinë e të gjithëve, integritimin e lagjeve, zhvillim ekonomik më të lehtë dhe më të shpejtë të lagjeve Dardania dhe Kalabria. Rritja e vlerës së patundshmërive në lagjen Kalabria parashihet në këtë rast për 30%. Mbi nënkalim 50% e hapësirës do të jetë e lirë për aktivitete komerciale, 50% e hapësirës do të jetë hapësirë e lirë e gjelbër për relaksim dhe pushim të qytetarëve. Kjo do të ndikonte dhe në zvogëlimin e ndotjes mjedisore, që është edhe kusht për integrim në Bashkimin Evropian.

Bibliografia:

EC for Communities, 2009, *"Action Plan on Urban Mobility"*, Brussels;

Williams K., *"Spatial Planning, Urban Form and Sustainable Transport: An Introduction"*, Oxford Brookes University, UK;

Florida, 2002, *"The rise of the Creative Class"*.
<http://www.creativeclass.org> ;

Gribben, A., 2003, *"Certifying vocational skills in Kosovo: establishing first institutions"*, European Training Foundation, -Prishtina;

Landry, Ch., 2000, *"The Creative City - a toolkit for urban innovators"*.
Earthscan publications Ltd, London;

Ministry of Infrastructure, 2012, *"Strategic document for Multinodal transport 2012-2021 and Action Plan 2012-2016"*, Prishtina;

Municipality of Prishtina, 2004, *"Strategic urban development plan of Prishtina - Prishtina 2020 +"*, Prishtina.

Nicolas J.-P., Poimboeuf P., *"Towards Sustainable Mobility Indicators- Application to the Lyons conurbation"*, Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon- France.

Newman P.W.G., and Kenworthy J.R., 1989, *"Cities and Automobile Dependence"*. An International Sourcebook, Gower;

Pei L., 2011, *"Behaviors on Intra-urban Residential Mobility: A Review and Implications to the Future Research"*, Institute of Real Estate Studies, National University of Singapore, Singapore

Institute for Advanced Studies GAP Prishtina., 2009, *"Municipal Report"* ; Prishtina;

Municipality of Prishtina, 2010, *"PRru për lagjen Dardania"*, Prishtina;

Municipality of Prishtina, 2010, *"PRru për lagjen Dardania"*, Prishtina;

Rupprecht Consult, 2005, *"Sustainable Urban Transport Plans (SUTP) and urban environment: Policies, effects, and simulations"*, Final Report, Cologne, Germany;

Rupprecht Consult and partners, European Commission, DG Environment, 2007, *"Sustainable Urban Transport Planning SUTP Manual • Guidance for stakeholders"*, Brussels;

Kosovo Traffic Police., 2011, "Yearly statistics 2011", Prishtinë;

European Commission, 2007, *"Sustainable Urban Transport Plans Preparatory Document"*, Luxemburg;

Van den Berg, L., et al 2003, *"The student City: Strategic Planning for students"*. Communities in EU cities. Research abstract, EURICUR, Rotterdam: <http://www.euricur.nl/themes/studentcity.htm> ;

Van Winden, W. van den Berg, L., 2004, *"Cities in the knowledge economy: new governance challenges"*, Euricur, Rotterdam;

Vande W. S., Steenberghen Th., *"The use of indicators for integrated spatial and mobility planning in European cities"* , Spatial Applications Division, Leuven;

Zukin, Sh., 1995, *"The Culture of Cities"*. Cambridge Massachusetts, USA

Breheny M., 1992, *"Sustainable Development and Urban Form"*, Pion Ltd, London.

De Roo G., and Miller D., 2000, *"Compact Cities and Sustainable Urban Development": A Critical Assessment of Policies and Plans from an International Perspective*, Ashgate, Aldershot;

Docherty I., and Shaw I., 2003, *"A New Deal for Transport? The UK's Struggle with the Sustainable Transport Agenda"*, Blackwell Publishing, Oxford.

Feitelson E., and Verhoef E., 2001, *"Transport and Environment: In Search of Sustainable Solutions"*, Edward Elgar Publishing Ltd, London;

OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development), 2002, *"Policy Instruments for Achieving Sustainable Transport"*, OECD, <http://www.oecd.org> ;

VTPI (Victoria Transport Policy Institute), 2004, *"Sustainable Transportation and Travel Demand Management: Planning that Balances Economic, Social and Ecological Objectives"*, <http://www.vtpi.org/tdm/tdm67> ;

Williams K., Jenks M., and Burton E., 2000, *"Achieving Sustainable Urban Form"*, E and F N Spon, London;

World Commission on Environment and Development, 1987, *"Our Common Future"*, Oxford University Press, Oxford.

WRI (World Resources Institute) (2004) *"Sustainable Cities, Sustainable Transportation"*, <http://www.earthtrends.wri.org/features>.